X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 24)
z dnia 21 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 24)

21 maja 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, oraz poseł **Krystyny Sibińskiej (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)" ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji linii kolejowych nr 94, 97, 103 oraz 117 – dyskusja na temat rzeczywistych potrzeb w zakresie strategicznych inwestycji kolejowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Piotr Malepszak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Kamil Wilde** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Maciej Kaczorek** i **Marcin Mochocki** – członkowie zarządu Polskich Kolei Państwowych SA, **Tomasz Domaradzki** wiceprezes zarządu Związku Ogólnopolskiego Projektantów i Inżynierów wraz ze współpracownicą, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o., **Michał Litwin** dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji Pro Kolej, **Adam Musiał** dyrektor generalny Polskiej Izby Kolei wraz ze współpracownikiem, **Jacek Podgórski** przedstawiciel Związku Przedsiębiorców i Pracodawców oraz **Marita Szustak** prezes Izby Gospodarczej Transportu Lądowego wraz ze współpracownikiem oraz **Janusz Zubrzycki** przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź**– z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych..

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam bardzo serdecznie wszystkich przybyłych. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)" ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji linii kolejowych nr 94, 97, 103 oraz 117. Będzie też dyskusja na temat rzeczywistych potrzeb w zakresie strategicznych inwestycji kolejowych. Przypominam, że jest to de facto ciąg dalszy posiedzenia Komisji zwołanego kilka tygodni temu. Wtedy nie udało nam się zrealizować tego drugiego tematu. Czy są uwagi do przedstawionego porządku dziennego? Nie ma uwag, Stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę pana ministra Piotra Malepszaka o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowna Komisjo, szanowni państwo, na wstępie przekażę głos dyrektorowi Przemkowi Sierpniowi, który przedstawi nam dzisiejszą prezentację dotyczącą KPK i realizacji naszego planu rozciągającego się na dwie perspektywy unijne. Obecnie realizujemy plan przedłużony do roku 2030 i z perspektywą do roku 2032. Myślę, że po prezentacji powiemy trochę szerzej o podejściu do infrastruktury w perspektywie następnych lat. Mówię o różnych zakresach działań – o działaniach dotyczących największych inwestycji, ale też tych o węższym charakterze. Mówię też o działaniach o charakterze utrzyma-

niowym, bo o tym elemencie też warto wspomnieć. Oddaję głos dyrektorowi Sierpniowi z Ministerstwa Infrastruktury. Przejdziemy płynnie przez slajdy, które mamy dzisiaj państwu do zaprezentowania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Poinformuję tylko państwa, że proszę, aby osoby chętne do dyskusji zgłaszały się do pani przewodniczącej Sibińskiej w celu zapisania na listę mówców.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI Przemysław Sierpień:

Szanowni państwo, nasza prezentacja składa się z dwóch części. Najpierw przedstawimy podstawowe informacje na temat Krajowego Programu Kolejowego, a później na temat tych 4 konkretnych inwestycji.

Aktualna wartość KPK to 155 mld złotych. 48 mld złotych to wartość projektów zrealizowanych. 44,5 mld to wartość projektów, które są obecnie w trakcie realizacji. Dodatkowo 7 mld złotych to projekty w trakcie przetargu, zaś 55 mld to wartość projektów, które są jeszcze planowane do realizacji. Aktualnie 3 największe przetargi, które przekraczają 1,5 mld złotych, dotyczą obwodnicy towarowej Poznania, linii kolejowej nr 201 Somonino–Gdańsk Osowa oraz linii kolejowej nr 201 Kościerzyna–Somonino i linii nr 214 Somonino–Kartuzy. Do końca kwietnia PKP PLK, która realizuje Krajowy Program Kolejowy, zakontraktowała prace o łącznej wartości ponad 70 mld złotych.

Jeśli chodzi o realizację wskaźników rzeczowych, to do końca marca 2024 r. zmodernizowano i zrewitalizowano ponad 8 tys. kilometrów torów, ponad 2,5 tys. przejazdów kolejowo-drogowych, a także ponad 700 wiaduktów i mostów oraz ponad 1300 peronów. Ponadto na prawie 300 km linii kolejowych możemy poruszać się z prędkością ponad 160 km/h.

Tutaj na mapie dobrze widać projekty, które są obecnie realizowane. Jest to kolor zielony. One tworzą ciągi transportowe razem z odcinkami zakończonymi, czyli tymi zaznaczonymi na niebiesko, oraz projektami, które były realizowane jeszcze w ramach programu inwestycji kolejowych przed rokiem 2015, zaznaczonymi kolorem czarnym.

Przechodzę już do tych 4 konkretnych zadań. Kolorem pomarańczowym są zaznaczone informacje na temat realizowanych prac, natomiast kolorem szarym są zaznaczone po prawej stronie informacje na temat prac planowanych. Jeśli chodzi o linię kolejową nr 94 Kraków Płaszów–Skawina–Oświęcim, to ze środków z budżetu państwa w latach 2016-2024 realizowany był projekt pracy na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów–Skawina–Oświęcim. Jego wartość to ponad 463 mln złotych. W jego ramach zrealizowano odcinek ok. 20 km linii dwutorowej od łącznicy w Zabłociu do Podborów Skawińskich. Ponadto zrealizowano 5 km linii dwutorowej od Dworów do Oświęcimia. Prace dotyczyły tutaj przede wszystkim odcinków z największymi ograniczeniami. Łącznie zmodernizowano 54 km torów. Ponadto ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko została zmodernizowana stacja Oświęcim, w ramach Programu Przystankowego zrealizowano przystanek Zator Park Rozrywki. Największym efektem porealizacyjnym tego zadania jest skrócenie czasu jazdy ze Skawiny do Krakowa z 40 minut do 25 minut, a także likwidacja ograniczeń.

Jeśli chodzi o planowany odcinek między Skawiną a Oświęcimiem, to jego szacunkowy koszt to 1,4 mld złotych. Zadanie pracy na linii kolejowej nr 94 na odcinku Skawina–Oświęcim obecnie znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego. Na ten moment nie ma zapewnionego finansowania.

W zakresie linii kolejowej nr 97 Skawina–Sucha Beskidzka–Żywiec dla odcinka Skawina–Stryszów oraz rejonu Suchej Beskidzkiej realizowany był projekt w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko – „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98 i 99 na odcinku Skawina–Sucha Beskidzka–Chabówka–Zakopane". Wartość prac to 235 mln złotych. Ponadto wybudowano łącznicę w Kalwarii Zebrzydowskiej o wartości 24 mln złotych. Łącznie zmodernizowano 34 km torów. Największym efektem porealizacyjnym jest zwiększenie prędkości do 100 km/h oraz wybudowanie łącz-

nicy w Kalwarii, dzięki czemu nie ma konieczności zmiany kierunku jazdy na trasie z Krakowa do Bielska-Białej.

W ramach Krajowego Planu Odbudowy planowana jest realizacja modernizacji linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec–Sucha Beskidzka. Wartość tego projektu to ponad 425 mln złotych. Planowany termin podpisania umowy to przełom maja i czerwca bieżącego roku. W ramach tego zadania planowana jest modernizacja ponad 35 km torów. Efektem również będzie podniesienie prędkości do 100 km/h oraz znaczące, półgodzinne skrócenie czasu podróży z Suchej Beskidzkiej do Żywca.

Jeśli chodzi o linię nr 117 Kalwaria Zebrzydowska–Bielsko-Biała, to w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego zrealizowano zadanie rewitalizacji linii kolejowej nr 117 na odcinku Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona–Wadowice. Jego wartość to prawie 134 mln złotych. Modernizacji poddano ponad 14 km torów. Największym efektem porealizacyjnym jest podniesienie prędkości do 80 km/h oraz skrócenie czasu jazdy.

Ponadto mamy już decyzję środowiskową dla całej linii nr 117 na odcinku Kalwaria Zebrzydowska–Bielsko-Biała. Planowane jest również zadanie „Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 Kalwaria Zebrzydowska–Bielsko-Biała na odcinku granica województwa–Bielsko-Biała". Jego wartość to 417 mln złotych. To zadanie znajduje się natomiast obecnie na liście rezerwowej KPK i na ten moment nie ma zapewnionego finansowania.

Ostatnia linia kolejowa to linia kolejowa nr 103 Trzebinia–Spytkowice–Wadowice. Aktualnie realizowane jest wstępne studium wykonalności kolejowych inwestycji infrastrukturalnych. Zadanie jest realizowane na zlecenie PKP PLK przy udziale samorządu województwa małopolskiego oraz miasta Krakowa. Studium obejmuje m.in. ocenę możliwości odbudowy i przywrócenia przewozów na linii kolejowej nr 103, a także wykonanie analiz prognostyczno-popytowych oraz analiz eksploatacyjno-ruchowych. Planowany termin realizacji tego studium to październik 2025 r. Prawdopodobna realizacja tego zadania wypadnie dopiero po zakończeniu obecnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. Natomiast zadanie dotyczące rewitalizacji linii kolejowej nr 103 Trzebinia–Wadowice jest ujęte w aktualnych zamierzeniach inwestycyjnych spółki PKP PLK.

To była krótka informacja na temat KPK i tych 4 linii. Dziękuję państwu za uwagę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Panie przewodniczący, czy są jakieś pytania do tego materiału? Czy coś wymaga uszczegółowienia, doprecyzowania?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, widzę, że zgłaszają się państwo posłowie. Pan poseł Krystian Mariusz.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, dziękuję za tę informację, natomiast prosiłbym jednak o pewne doprecyzowania w kontekście poszczególnych linii. W 2012 r. decyzją zarządu województwa małopolskiego PO-PSL zawieszony został ruch pasażerski na linii kolejowej nr 94 Kraków Płaszów–Skawina–Spytkowice–Zator–Oświęcim. Zawieszone zostało dofinansowanie do kursowania pociągów. Przez 10 lat na tej dwutorowej, zelektryfikowanej linii nie kursowały pociągi pasażerskie. W 2022 r. decyzją zarządu województwa małopolskiego zostało przywrócone dofinansowanie do kursowania pociągów pasażerskich na tej linii. Najpierw wprowadzono 10 par pociągów w relacji Kraków Główny–Przeciszów, a w tej chwili, po zakończeniu prac modernizacyjnych, mamy na tej linii pełne połączenia aglomeracyjne. Mamy 19 par pociągów i tak naprawdę mamy sukces frekwencyjny. Dziś jechałem na to posiedzenie pociągiem odjeżdżającym o godzinie 6.32 ze stacji Ryczów do Krakowa Głównego. Przed Skawiną pasażerowie nie mieli już miejsc siedzących. To pokazuje, jak oczekiwane i potrzebne było przywrócenie pociągów pasażerskich. W związku z tym na tej linii jesteśmy już tak naprawdę po realizacji dużych inwestycji, takich jak choćby wiadukt kolejowy w Spytkowicach czy budowa peronu i stacji Zator Park Rozrywki. Potrzeba jeszcze tak naprawdę przebudowy stacji kolejowej w Spytkowicach oraz realizacji zadań przystankowych na niektórych przystankach między Skawiną a Oświęcimiem. Chodzi chociażby o przystanek kolejowy Zelczyna czy Wielkie

Drogi. Potrzebne jest także dokończenie prac już rozpoczętych w Spytkowicach Kępkach czy na przystanku kolejowym Ryczów. Te zadania dopną realizację całego procesu przywracania połączeń pasażerskich na tej linii. Wiem też z wewnętrznych źródeł z branży kolejowej, że pilnie potrzebna jest realizacja zadania związanego z przebudową sieci trakcyjnej. Sieć trakcyjna jest z lat 70. i jest już bardzo mocno wyeksploatowana. To zadanie jest konieczne do realizacji.

Przeskoczę od razu do linii nr 103, ponieważ ona łączy się z linią nr 94. Smuci mnie troszeczkę informacja, że realizacja zadania inwestycyjnego będzie możliwa po roku 2027. Ta trasa ma potencjał. Jako linia pasażerska została zlikwidowana w 2002 r. Tak naprawdę była już rozregulowywana od 1998 r. Chcę bardzo mocno podkreślić pewien schemat działania, który był realizowany na liniach kolejowych, m.in. na linii nr 103. Najpierw rozregulowywano rozkłady jazdy, tak żeby nikomu nie pasował dojazd. Potem, powołując się na to, że bardzo mocno spadło obłożenie trasy, w 2002 r. zlikwidowano połączenia pasażerskie. W tym momencie dla ruchu towarowego czynny jest krótki fragment tej linii na odcinku Alwernia–Spytkowice. Natomiast w tym momencie jest bardzo duży potencjał dla ruchu aglomeracyjnego w kierunku Wadowic. Można uruchomić połączenia aglomeracyjne na odcinku Kraków Główny–Spytkowice–Wadowice bez zmiany kierunku jazdy. Jednak również ruch z Trzebini w kierunku Wadowic oraz w kierunku Krakowa i Oświęcimia może stanowić uzupełnienie połączeń regionalnych i aglomeracyjnych. Trzeba podnieść tutaj bardzo ważny argument rozwoju ruchu turystycznego, jaki następuje w rejonie Doliny Karpia i parku rozrywki Energylandia. Potencjał linii nr 103 jest naprawdę bardzo duży. W tę linię trzeba po prostu uwierzyć na nowo. Ona miała dobre połączenie i dobre obłożenie przed 1998 r., więc również teraz ma potencjał pasażerski. Reaktywacja w 2022 r. połączenia pasażerskiego na linii 94… Nikt nie przypuszczał, nawet najwięksi optymiści, tacy jak ja, że powrót pasażerów do połączeń kolejowych będzie tak szybki. W tym momencie, tak jak powiedziałem, mamy sukces frekwencyjny. Potrzeba takich samych działań przy linii nr 103. Tak jak powiedziałem, ona ma potencjał pasażerski, ma potencjał na powrót do funkcjonowania również linii aglomeracyjnej. Mówię, zarówno o kierunku do Wadowic i stacji węzłowej w Spytkowicach, jak i o kierunku do Trzebini.

Jeśli chodzi o linię 117, to w tym momencie również widać, że pomimo tego, że oferta przewozowa przewoźnika Polregio nie jest wystarczająca… Słyszę, że planowane jest zwiększenie liczby połączeń do 9 kursujących par dziennie. To dobrze. To natomiast i tak nie jest jeszcze wystarczająca liczba połączeń. Wyremontowany odcinek między Andrychowem a Wadowicami też jest niewystarczający, ponieważ występują bardzo liczne ograniczenia na dalszym odcinku, czyli Andrychów–Kęty i Kęty–Bielsko-Biała. Ta rewitalizacja linii kolejowej rzeczywiście wymaga bardzo mocnego zaangażowania w celu kontynuowania tych prac. Trzeba doprowadzić do tego, aby były realizowane połączenia regionalne z Bielska-Białej do Krakowa Głównego przez Kęty, Andrychów, Wadowice i Kalwarię Zebrzydowską. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Zgłaszał się pan poseł Lucjan Pietrzczyk. Bardzo proszę.

Poseł Lucjan Marek Pietrzczyk (KO):

Dziękuję. Mam tylko prośbę techniczną, która dotyczyłaby wszystkich koncepcji, map i informacji prezentowanych przez ministerstwo. Prosiłbym, aby w momencie, kiedy mówimy o jakimś odcinku kolejowym czy drogowym, była pokazana mapka z zaznaczeniem tej linii, o której mówimy. To nie jest duża trudność, ja znam ten teren. Rzeczywiście, niestety bardziej znam ten teren od strony dróg niż od strony linii kolejowych. Zgadzam się, że tam jest bardzo duży potencjał rozwoju ruchu turystycznego. Pamiętam, kiedy do miejscowości Jeleśnia na zimowiska dojeżdżałem pociągiem. To było i pożyteczne, i fajne, i dobre. Wcale by nie szkodziło, żeby od Kielc do Jeleśni przejechać przez Kraków. Moja prośba dotyczy jednak tego, żeby w chwili, gdy mówimy o jakimś odcinku kolejowym czy drogowym, był on prezentowany. Chodzi o to, żebyśmy wszyscy wiedzieli, o której mówimy części Polski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Grzegorz Puda. Bardzo proszę.

Poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, panie przewodniczący, szanowni państwo, panie pośle, mówimy o bardzo ładnej części naszego kraju. Natomiast mówiąc już całkiem poważnie, to w tych informacjach, które podawał pan dyrektor, można było usłyszeć, że linia kolejowa nr 117 na odcinku Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona–Bielsko-Biała Główna w obszarze od granicy województwa do Bielska-Białej nie ma zapewnionego finansowania. Z tego co pamiętam, tam była podana kwota ponad 400 mln złotych, chyba ok. 420 mln złotych. Moje pytanie jest takie – z jakich źródeł chcieliby państwo to sfinansować w najbliższym czasie? Jeżeli nie mają państwo pomysłu, to wskazuję kierunek. Tak się akurat składa, że ta część województwa małopolskiego jest przypisana do województwa śląskiego w ramach programu sprawiedliwej transformacji. Wiem, że takie rozmowy były prowadzone jeszcze kilkanaście miesięcy temu. Podpowiadam więc, że chociaż tą częścią środków operuje pan marszałek województwa śląskiego, to jest ona przeznaczona na ten akurat teren województwa małopolskiego oraz na nasze województwo śląskie. Myślę, że można by poszukać, czy nie można by było sfinansować tego obszaru z tych właśnie środków. Powtórzę, że jest to Fundusz Sprawiedliwej Transformacji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pani przewodnicząca Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, szanowni państwo, mówimy o Krajowym Programie Kolejowym, ale ja jestem z województwa lubuskiego i nie sposób przy tematach kolejowych nie poruszyć kwestii wykluczenia komunikacyjnego województwa lubuskiego. To jest sprawa, którą nieustająco od lat zawala Polregio. Będą więc dwa słowa o tym. Muszę to powiedzieć, bo w mojej ocenie to już jest skandal, że tolerujemy takie funkcjonowanie spółki. Mam więc prośbę i apel do pana ministra o szczególny nadzór nad tą spółką i dokonanie koniecznych zmian. Inaczej nie widzę żadnej szansy na to, żeby cokolwiek się zmieniło.

Podam państwu przykład. Znają państwo doskonale sytuację w województwie lubuskim. Wielokrotnie rozmawialiśmy na ten temat na różnych posiedzeniach komisji, zespołów itd. Podam państwu ciekawostkę. Tyle jest tych pociągów odwoływanych, brakuje komunikacji zastępczej, brakuje informacji itd. Teraz mamy taką wisienkę na torcie. Proszę sobie wyobrazić, że Polregio zwraca się do władz gminy Witnica, żeby gmina partycypowała w kosztach pracy kasjerki. Oni potrzebują, żeby gmina dołożyła się do wynagrodzenia kasjerki, bo nie stać ich na to, żeby pracowała tam kasjerka. Teoretycznie nie jest to wielka kwota, bo to jest ok. 30 tys. złotych w skali roku. To pokazuje jednak obraz całej sytuacji. To jest jakaś parodia, to jest jakieś… Nie wiem już nawet, jak to nazwać. Doskonale wiemy, jak funkcjonuje spółka, jak to wszystko się odbywa, jak są traktowani pasażerowie w województwie lubuskim, a w tej chwili mamy też taką ciekawostkę. Panie ministrze, tak po prostu nie może być. Proszę o pilną interwencję i spowodowanie, żeby sytuacja zaczęła się poprawiać.

To jeszcze nie wszystko. Mam też taką informację, że Polregio zakupiło 3 pojazdy od województwa zachodniopomorskiego. Obiecano i ogłoszono nawet w mediach, że będą one działały w województwie lubuskim. Do dziś ich nie ma, a przychodzi taka informacja, że być może tylko jeden pojazd będzie w lubuskim, a dwa pójdą do pomorskiego. One wszystkie miały funkcjonować na linii nr 203 i poprawić sytuację. Wygląda jednak na to, że obietnice obietnicami, a realizacja realizacją. To naprawdę jest już taki wrzód, który koniecznie trzeba przeciąć. Nie przewiduję tutaj żadnego innego skutecznego leczenia.

Wspomniałam o linii 203, więc przejdę do tematu dzisiejszego posiedzenia komisji, czyli Krajowego Programu Kolejowego. Moje pytanie jest takie – kiedy pan minister przewiduje rozpoczęcie konsultacji nad ewentualnymi zmianami tego programu? Oczywiście ja zapraszam do województwa lubuskiego i do Gorzowa Wielkopolskiego, żeby te

konsultacje się rozpoczęły i mieszkańcy województwa lubuskiego mogli usłyszeć, jakie są pomysły na poprawienie całej sytuacji. Bez wątpienia sytuację poprawi elektryfikacja linii kolejowej nr 203. Właśnie w tym, że ta linia kolejowa nie jest zelektryfikowana, wszyscy upatrują podstaw problemów i kłopotów związanych z tym, że mogą tam jeździć takie, a nie inne składy i tylko tak może to funkcjonować.

Mieliśmy na prezentacji mapkę. Państwo wspomnieli o pięknych terenach, na których leżą te linie, o których dzisiaj rozmawiamy. Zapewniam państwa, że tereny województwa lubuskiego, w tym tereny powiatów i gmin zlokalizowanych wzdłuż linii nr 203, są przepiękne. One są naprawdę warte tego, żeby była tam fantastyczna komunikacja. Jeśli spojrzą państwo na mapę, to brakuje akurat tej linii nr 203, aby mieszkańcy też mogli przemieszczać się między województwem lubuskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim i, na końcowym odcinku, pomorskim. To jest naprawdę coś, czego się wręcz domagamy. Linia nr 203 musi się znaleźć w aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego. Bardzo proszę pana ministra o życzliwe spojrzenie na tę kwestię.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Kolejny zgłosił się pan poseł Tadeusz Chrzan. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, wypowiem się może trochę poza takim ścisłym tematem dzisiejszego posiedzenia Komisji. Pragnę jednak zapytać o linię nr 101. To jest linia Munina–Hrebenne, piękna linia, która otwiera południe Polski na całe Roztocze. To jest jedna rzecz. Natomiast druga rzecz jest taka, że przy tej linii jest zlokalizowany duży zakład, który wytwarza dodatki do biopaliw. Dzisiaj, przez brak możliwości korzystania z dużej bocznicy, ten zakład niestety dusi się w kwestii transportu, który rozjeżdża się na wszelkie możliwe drogi. Większość tego transportu odbywa się transportem kołowym. Zakład chce oczywiście dołożyć się trochę do ewentualnej modernizacji. Stąd też moje pytanie, czy przy korekcie Krajowego Planu Kolejowego przewidują państwo też modernizację tej linii. Jeżeli nie, to też mam pytanie, Wiem, że jest już przygotowany projekt modernizacji choćby samej stacji Surochów, co pozwoli zmienić transport kołowy z tego dużego zakładu na transport kolejowy. Myślę, że będzie to również z korzyścią dla przewoźnika. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Bardzo proszę o zabranie głosu panią przewodniczącą posłankę Paulinę Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dzień dobry. Bardzo dziękuję. Mam dwie sprawy. Może zacznę od lubuskiego, o którym wspominała pani przewodnicząca. Myślę, że warto tu podnieść także kwestię organizatora tych przewozów, a nie tylko samego przewoźnika. To też jest kwestia, w której trzeba wypracować dobre rozwiązanie, aby pasażerowie w tym województwie byli usatysfakcjonowani przewozami.

Kolejna rzecz jest trochę obok tematu naszego posiedzenia. W ostatnim czasie do opinii publicznej dotarły informacje o pomyśle chyba pani minister klimatu, który dotyczy wydatkowania środków na samochody elektryczne. Czy Ministerstwo Infrastruktury próbowało może zmienić wydatkowanie tych środków, aby wydać je na przykład na używany tabor kolejowy? On też na pewno by nam pomógł i przydałby się nam. Zmniejszałby też emisyjność, jeśli chodzi o transport. Z pewnością te środki mogłyby być wydane efektywnie, Skoro pieniądze mogą być przesunięte, to czemu po prostu by ich nie wykorzystać na taki tabor? Takiego taboru brakuje na przykład w województwie lubuskim.

Druga sprawa. W imieniu mieszkańców z województwa kujawsko-pomorskiego chciałam dopytać o kwestie krótkiego, 8-kilometrowego odcinka z Koronowa do linii nr 201 w okolicy stacji Stronno. Chodzi o to, aby utworzyć połączenie kolejowe Koronowa z Bydgoszczą. Warto podkreślić, że to jest odcinek, o który mieszkańcy tamtych okolic walczą od ponad stu lat. Czy jest w ogóle taka możliwość, czy jest taka chęć? Czy trwają jakieś

analizy, aby ten odcinek powstał i aby takie połączenie zaczęło funkcjonować i mogło służyć mieszkańcom tego miasta i okolicznych miejscowości? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Zgłaszał się pan poseł Krzysztof Habura. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam przed sobą część projektu budżetu na 2024 r. dotyczącą transportu. W załączniku nr 3 jest wykaz zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji przez PKP PLK. W tym wykazie są dwa ważne punkty. Jest to poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami, część wiaduktowa. To jest bardzo ważne, bo wiemy, że uczestnikami ruchu nie są tylko koleje, lecz także piesi i zmotoryzowani. Pytam o to, dlatego że w Pabianicach, czyli w mieście, z którego pochodzę, jest przejazd kolejowy, o którego remont władze miasta, powiatu i województwa starają się od lat. W tej chwili jest spór kompetencyjny między Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych a Zarządem Dróg Wojewódzkich. Nie wiadomo, czyja to jest droga. Można powiedzieć, że temat stoi w miejscu. Ten wiadukt odcina kilkutysięczną dzielnicę miasta oraz dojazd do miasta z drogi ekspresowej S14. Tworzą się tam kilometrowe kolejki. Mam w związku z tym pytanie. Jest tutaj napisane, że część 2B i 2A są finansowane z FEnIKS-u i z Funduszu Spójności. Próbowałem dziś znaleźć szczegółowy wykaz tych inwestycji. Niestety, nie znalazłem go. Panie ministrze, czy mógłbym otrzymać taki wykaz? Czy ma pan ewentualnie taką wiedzę, że ten wiadukt… Ministerstwo na pewno wie o tym wiadukcie, bo władze miasta chciały zgłosić wniosek do takiego programu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym przebudowa skrzyżowań dwupoziomowych". Nie mogą jednak tego zrobić właśnie z powodu tego sporu kompetencyjnego. Wiadukt jest wzniesiony o kilka metrów w stosunku do jezdni. Wybudowanie w tym miejscu wiaduktu jest więc o wiele łatwiejsze, niż gdyby droga kolejowa i jezdnia krajowa były na tym samym poziomie. Zatem bardzo proszę, abym mógł uzyskać taką informację – jeśli nie teraz, to w najbliższym czasie. Może niepotrzebnie niepokoję się w imieniu mieszkańców, którzy czekają w tych kolejkach. Może się nagle okazać, że to będzie robione w najbliższej przyszłości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony państwa… Jednak jest – pani posłanka Jolanta Niezgodzka. Bardzo proszę.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Panie ministrze, chciałam zapytać o Wrocławski Węzeł Kolejowy. To jest jeden z najważniejszych i najbardziej obciążonych węzłów w Polsce. Jest kluczowy dla transportu towarowego. Odjeżdżają z niego pociągi z polskimi i zagranicznymi towarami. On jest jednak też kluczowy dla ruchu pasażerskiego. Wrocławski Węzeł Kolejowy potrzebuje pilnej modernizacji. Przede wszystkim konieczne jest uzupełnienie estakady od stacji Wrocław Główny do posterunku odgałęźnego w Grabiszynie o czwarty tor. Konieczna jest też rozbudowa i dostosowanie do ruchu pasażerskiego towarowej obwodnicy Wrocławia oraz rozbudowa nowych przystanków na estakadzie, szczególnie na trasie Grabiszyn–Wrocław Główny. Jeśli mowa o ramach samego miasta i aglomeracji wrocławskiej, to chodzi szczególnie o przystanki Wrocław Maślice, Wrocław Ołbin, Wrocław Osiedle Sobieskiego i Wrocław Tarnogaj. Bardzo istotna jest też modernizacja linii dochodzącej do Wrocławia. Niemalże wszystkie projekty kluczowe dla rozbudowy tego węzła są dzisiaj w programie kolejowym na liście rezerwowej. Jest jednak także kluczowe połączenie, którego nie ma dzisiaj nawet na liście rezerwowej. Brakuje zaledwie 3 km torów, żeby połączyć stację Wrocław Żerniki z portem lotniczym. W tej sprawie prezydent Wrocławia wielokrotnie apelował do poprzedniego ministra infrastruktury.

Bez modernizacji nastąpi zastój w naszym regionie,. Towary będą stały w kolejowych i drogowych korkach. Nie będzie też miejsca dla wyczekiwanej od lat kolei miejskiej

i aglomeracyjnej. Chciałam więc zapytać, co z modernizacją Wrocławskiego Węzła Kolejowego i z tymi inwestycjami, które dzisiaj są na liście rezerwowej. Kiedy będzie gotowe wstępne studium wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego? Na jakim etapie jest projektowanie rozbudowy towarowej obwodnicy Wrocławia? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję pani posłance Jolancie Niezgodzkiej.

Bardzo proszę, pani posłanka Agata Wojtyszek.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, chciałam zapytać o linię kolejową nr 25, która została otworzona po 12 latach. Ona łączy Końskie z Tomaszowem Mazowieckim. Ona nie jest jednak zelektryfikowana. O ile sobie przypominam, to bodajże w czerwcu 2023 r. została podpisana umowa na przygotowanie dokumentacji do elektryfikacji. Chciałabym jednak zapytać, na jakim etapie jest przygotowywanie tej dokumentacji. To było podzielone na odcinki Tomaszów–Opoczno i Wąsosz Konecki–Skarżysko. Na jednej części, od Opoczna do Wąsosza Koneckiego, miała być szprycha związana z budową CPK. W związku z tym, że nie wiemy, co z CPK, to nie wiadomo pewnie też, co będzie z tym odcinkiem.

Kolega mówił tutaj o liczbie pasażerów. Okazało się, że na tej linii pociągi również bardzo szybko wypełniły się pasażerami, którzy chętnie korzystają z tej linii. Pytanie jednak, kiedy może nastąpić ta elektryfikacja i kiedy będzie gotowa dokumentacja. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń pań posłanek i panów posłów. Zgłosił się pan prezes Furgalski. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. Adrian Furgalski:

Szanowna Komisjo, sprowokowało mnie hasło, które padło, czyli województwo lubuskie. Poza tym w kilku wystąpieniach była mowa o elektryfikacji. Lubuskie i sytuacja w zakładzie Polregio to jest oczywiście jedna rzecz. Lubuskie cechuje się jednak bardzo wysokim procentem linii niezelektryfikowanych – jest to 64%. Mam tutaj ciekawy materiał, który dostarczyły Koleje Wielkopolskie. Zbadały wyłącznie na przykładzie ich województwa, jak można by zwiększyć potoki pasażerów na liniach, które nie są zelektryfikowane. Myślę, że wszyscy tutaj słyszeli o linii Poznań Wschód–Wągrowiec i zapewne wszyscy zgadzają się w tej sprawie. Druga linia, która pojawiła się w tej analizie, to linia Luboń–Wolsztyn. Problem polega na tym, że uruchomienie dodatkowych par pociągów za pomocą taboru spalinowego, który jest w opłakanym stanie fizycznym… Z drugiej strony, chociaż jest możliwość zakupu, to z wiadomych względów ekologicznych nie ma na to dofinansowania unijnego. Na pewno więc pomogłaby elektryfikacja.

Pojawia się pytanie, czy w ramach rewizji KPK… Tam są oczywiście projekty dotyczące elektryfikacji linii. Pytanie jednak, czy to są projekty, które powstały na bazie sieciowej, gruntownej analizy popytu na usługę przewozową, czy tam, gdzie była dokumentacja, po prostu to wrzucono. Właśnie takie jest pytanie – czy jest robiona taka analiza wspólnie z przewoźnikami linii z całego kraju? Może ona już jest? Czy ona ma przełożenie, czy nie ma przełożenia na KPK? Chodzi o to, żebyśmy znali wszystkie niezelektryfikowane linie, gdzie przewoźnicy zgłaszają brak możliwości istotnego wzrostu swojej oferty. Czy taka analiza jest lub będzie robiona w ministerstwie i w PKP PLK? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Zgłosiła się jeszcze jedna osoba. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Ekonomiki Transportu Janusz Zubrzycki:

Dzień dobry. Janusz Zubrzycki, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, chciałem się odnieść do części tytułu dzisiejszego posiedzenia Komisji, a mianowicie dyskusji na temat rzeczywistych potrzeb w zakresie strategicznych inwestycji kolejowych. Chciałem się odnieść do funkcjonowa-

nia KPK-u, jakie widzimy od 10 lat. Te slajdy powtarzają się co roku. Wydatki na slajdach są co roku takie same. Cały czas realizujemy te same projekty w ramach tych samych ok. 100 mld złotych. Teraz ta kwota wzrosła do 150 mld, ale chyba bardziej ze względu na to, że wzrosły koszty tych projektów. To nie ma jakiegoś realnego przełożenia na wzrost liczby inwestycji czy liczby kilometrów realizowanych inwestycji na liniach kolejowych. Według naszej oceny znajdujemy się dzisiaj w takim punkcie, że od kilkudziesięciu lat nie jesteśmy w stanie w żaden sposób podnosić prędkości handlowej sieci dla pociągów pasażerskich, a tym bardziej dla pociągów towarowych. Cały czas tkwimy w tym samym miejscu. Co więcej, przez ostatnie lata ta prędkość zdecydowanie się zdegradowała. Dzisiaj w KPK brakuje według naszych szacunków ok. 150-200 mld złotych na zrealizowanie kolei dużych prędkości, programów analogicznych do „Kolei Plus" czy programów analogicznych do usuwania ograniczeń prędkości w wąskich gardłach. Pozostawiając KPK na tym poziomie, na którym jest obecnie, bez zdecydowanego zwiększenia i przyspieszenia finansowania wydatków na kolej, sprawimy, że kolej będzie tkwiła w obecnym punkcie, jeżeli chodzi o prędkość i atrakcyjność. Nie będzie zdolna do przejęcia części ładunków i potoków pasażerskich z dróg. Jest po prostu ograniczona obecnym budżetem. Proszę pamiętać, że od 10 lat cały czas rolujemy te same projekty. Nie pojawiają się żadne nowe projekty na kolei. Pojawiło się CPK, które jest nawet teraz kontestowane finansowo.

Podsumuję. Panie ministrze, czy podejmują państwo jakieś działania idące w kierunku tego, aby wspólnie z Ministerstwem Finansów zastanowić się, czy jesteśmy w stanie długoterminowo ugruntować w budżecie państwa wydatki o zdecydowanie większej wartości niż obecnie? Chodzi o to, aby kolej rzeczywiście zyskiwała na znaczeniu w kontekście przeniesienia towarów i pasażerów z dróg. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Nie zauważyłem więcej zgłoszeń. W związku z tym, zanim oddam głos panu ministrowi i jego współpracownikom, mam pytanie o linię 117. Ta linia jest z jednej strony niezwykle ważna, a z drugiej strony jej charakterystyka wskazuje na to, że próg modernizacji i osiągnięcia jakichś pozytywnych efektów jest ograniczony. Czy ministerstwo i rząd rozważali w ogóle możliwość budowy i stworzenia linii na nowym śladzie? Mówię o śladzie, który byłby wolny od tej charakterystyki, która obecnie określa linię 117. Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, padło sporo pytań. Cieszę się, że kolej budzi tyle zainteresowania, ponieważ rośniemy w siłę, jeżeli chodzi o przewozy pasażerskie. Jest się czym pochwalić. W tym roku zbliżymy się do poziomu 400 mln pasażerów. Takie są prognozy i wyniki po pierwszym kwartale. Startowaliśmy z poziomu 374 mln pasażerów w roku ubiegłym. Mamy stałą tendencję wzrostową. Najsłabszy był rok 2007. Potem jeszcze chwilę było słabo, a później była już tendencja wzrostowa. Ciekawostka jest taka, że tendencja wzrostowa występuje głównie tam, gdzie pojawiły się silne koleje samorządowe zarządzane lokalnie przez marszałków. Nawiązuję tutaj mocno do Małopolski. Jest tak w Małopolsce, Wielkopolsce, na Dolnym Śląsku, w województwie łódzkim… Jednak, szanowni państwo, element usamorządowienia i tworzenia kolei regionalnych jest sukcesem m.in. w Małopolsce. W Małopolsce dodatkowo bardzo silne jest dążenie do uzyskiwania efektu synergii kolejowo-autobusowej. Jest silna tendencja do wiązania połączeń kolejowo-autobusowych wszędzie tam, gdzie nie ma kolei i nie jest ona planowana. Z reguły prostopadle do linii kolejowych dowożą autobusami do silnych kolejowych osi komunikacyjnych, które wiozą pasażerów do największych ośrodków.

Uważam, że Kraków i Małopolska mogą być numerem jeden, jeśli chodzi o wzrost liczby pasażerów. Mamy zakończoną modernizację odcinka Kraków Główny–Kraków Płaszów. Mamy zmodernizowaną całą magistralę do Tarnowa i do Rzeszowa. W przyzwoitym stanie jest też trasa do Przemyśla. Również na trasie w drugą stronę, do Katowic, mamy bardzo dobre parametry. Jest trochę spraw do uzupełnienia na terenie Mało-

polski. Linia nr 94 jest tego przykładem. Ona powinna przejść większe prace modernizacyjne, bo jest kręta. Podkreślił pan też pewne kwestie techniczne. Ona faktycznie ma bardzo starą sieć trakcyjną, wymagającą wymiany.

Patrząc na Małopolskę, widzimy działania krótkoterminowe. Chcemy pokazać, jakie efekty chcemy uzyskać w krótkim terminie. W celach zarządu PKP PLK na terenie Małopolski mamy do doprecyzowania połączenie Krakowa z Zakopanem. Mamy inwestycyjnie włożone w tę linie 1,5 mld złotych i najkrótszy historycznie czas przejazdu, chociaż na razie dla jednego pociągu. Od grudnia chcemy wzmocnić ofertę relacji Kraków–Zakopane i skrócić jeszcze czas przejazdu do czasu poniżej dwóch godzin. To nie będzie jeszcze oczywiście jakiś wielki wyczyn, bo będziemy tam jeździć w podobnym czasie do czasu jazdy autobusów na tej trasie. Jednak biorąc pod uwagę, że jeszcze do niedawna czas przejazdu wynosił ponad 3 godziny, nawet w przypadku pociągów dalekobieżnych, rezultat uzyskany na trasie Zakopane–Kraków będzie widoczny. Ten rok jest więc czasem uzyskiwania efektu, który chcemy dostarczyć w grudniu na wybranych trasach w wybranych województwach. W Małopolsce będzie to dokończenie tej trasy i pokazanie na niej efektów. Szanowni państwo, to też jest jeden z elementów tej układanki. Bardzo często w sztafecie decyzji inwestycyjnych, które trwają latami, często zbyt długo, nie skupiamy się na efekcie końcowym. Efekt końcowy jest dla nas najbardziej istotny, bo to on przyciąga pasażera. Stąd też pozostaje ta kwestia, żeby na trasie Kraków–Zakopane oraz trasie do Katowic dopracować jeszcze pewne szczegóły i zaoferować najkrótsze historycznie czasy przejazdu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie ministrze.

Szanowni państwo, bardzo proszę o wysłuchanie informacji pana ministra. Dziękuję. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, jakie jest moje i całego resortu podejście do inwestycji kolejowych? Praca u podstaw, czyli doszlifowanie szczegółów i popatrzenie, co możemy zrobić, znając dobrze infrastrukturę. Nie ukrywam, że dobra znajomość infrastruktury daje lepsze efekty w zarządzaniu nią i lepsze efekty dla pasażerów. Poza tym są działania średnie i działania idące już w setki milionów złotych, takie jak chociażby wymiana sieci trakcyjnej na linii nr 94. Oprócz tego są te największe działania, czyli idące w kierunku budowy nowych linii kolejowych. Na obszarze Małopolski mamy dzisiaj największy jednostkowy projekt. To jest oczywiście Podłęże, Piekiełko i dalej, w kierunku Chabówki i Nowego Sącza. Trwają już działania na odcinku od Chabówki do Nowego Sącza. To jest duży zakres działań, łącznie z tunelami. Ma być tam prawie 4-kilometrowy tunel, który zaczniemy drążyć w grudniu tego roku.

Mówił pan też o historii. Pełna zgoda – wiele lat w niektórych obszarach zostało przespanych, jeśli chodzi o połączenia regionalne. Bardzo duże ożywienie połączeń regionalnych dały samorządowe spółki kolejowe. Podkreślam to raz jeszcze. Są to spółki zarządzane lokalnie, ze znajomością lokalnych uwarunkowań, z takim podejściem, że ktoś jest gospodarzem na tym terenie i decyduje o tym, jak funkcjonuje kolej. Dzisiaj Kraków i Oświęcim połączone są dwiema trasami, bo jedziemy przez Zabierzów, Krzeszowice i Trzebinię albo przez Skawinę i Spytkowice. Mamy 80 połączeń na dobę. To też są rekordy – nigdy w historii nie było tylu połączeń. To jednak też nie jest nic niezwykłego, jeśli popatrzymy na inne województwa, gdzie powstały koleje samorządowe – Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Dolnośląskie… Są tam rekordowe przewozy i rekordowa liczba połączeń.

Trochę nawiążę tym samym do wypowiedzi pani posłanki Sibińskiej, bo funkcjonowanie Polregio to temat bolesny. Wiemy, że ono cały czas działa, ale tam nie ma pracy nad efektywnością, którą widzę w kolejach samorządowych. To też jest zupełnie inne podejście do pasażera, inne podejście do przychodów, do kształtowania oferty… Polregio musi wejść na tę drogę, żeby działać tak, jak działają najlepsze samorządowe koleje.

Nie obawiam się o Małopolskę, jeżeli chodzi o przewozy. Widzę, że silnie rozwijają się Koleje Małopolskie. Teraz mają duży przetarg na zakup nowych pociągów. To będzie

się wiązało z dalszym wzrostem liczby prac eksploatacyjnych i dalszym wzrostem liczby pasażerów. Moim zadaniem jest, żeby infrastruktura współgrała z tymi planami przewoźników.

Co jeszcze w temacie linii nr 94, a także linii nr 97, która jest elementem połączenia z Krakowa do Zakopanego? Kluczowa kwestia to ten odcinek do Żywca. Przypomnę datę, kiedy mamy podpisać umowę na odcinek Żywiec–Sucha. Proszę jeszcze raz o tę informację o odcinku Żywiec–Sucha… Planujemy podpisanie umowy do końca maja. To jest realizacja inwestycji ze środków KPO.

Linia nr 117 to trudniejszy temat. Odpowiedziałbym też od razu panu przewodniczącemu, ale wyszedł. Nie planujemy tam nowego śladu. Nie planujemy nowej inwestycji.

To już chyba znak, żebym zakończył, tak?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Absolutnie nie, panie ministrze, proszę mówić.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Żartuję.

Nie planujemy nic oprócz modernizacji linii nr 117. Wiemy, że oferta jest słaba – dzisiaj jest to 7 par połączeń. Zwiększenie do 9 par to nadal nie jest porażający efekt dla pasażerów. Jeszcze słabiej wygląda dzisiaj sytuacja z linią nr 97 do Żywca – jest 1 para połączeń i tragiczny czas przejazdu, czyli 35 km w 90 minut. Taka oferta nikogo nie interesuje. Wkładamy w tę linię 400 mln złotych, żeby skrócić czas przejazdu tych 35 km do 30 minut dla pociągu regionalnego o prędkości do 120 km/h. Szanowni państwo, przy planowaniu różnego rodzaju działań na liniach regionalnych bierzemy udział w pewnego rodzaju sztafecie różnego rodzaju decyzji podjętych czasem 10, a czasem 15 lat temu. Dzisiaj chodzi o to, że gdy coś robimy, to musimy dowozić efekt końcowy. Gdy powiedzieliśmy sobie 10 lat temu, że na przykład z Krakowa do Zakopanego pojedziemy w czasie poniżej dwóch godzin… Planowany efekt to była 1 godzina 50 minut. Moim zadaniem jest dowiezienie tego efektu na grudzień. Jesteśmy na końcówce. Moim zadaniem jest popatrzeć jeszcze na pewne szczegóły, detale, które jeszcze można dopracować. Ten czas 1 godzina 50 minut jest możliwy do osiągnięcia. Podkreślam jednak raz jeszcze, że to nie ma być jeden pociąg Ekspres „Tatry”, tylko cała sieć połączeń, na przykład dostępnych co dwie godziny według cyklicznego rozkładu jazdy.

Jeśli chodzi o linię nr 94, to podkreślam raz jeszcze, że w przygotowywanym w ministerstwie wspólnie z PKP PLK pakiecie regionalnym… Przygotowujemy takie pakiety regionalne dla poszczególnych województw, pakiety zadań małych, porządkujących sieć, likwidujących ograniczenia prędkości i jeszcze bardziej optymalizujących parametry. Często jest tak, że jeździmy wolniej, niż można jeździć. To są już jednak szczegóły techniczne, w które nie chcę się z państwem zagłębiać. Najlepsze wyniki w tym obszarze ma Pomorze. Tam są najlepsze parametry infrastruktury. Jest tu też jednak ważny aspekt zarządzania tą strukturą. Tam, gdzie mamy najlepszych ludzi od torów, mamy najlepsze efekty w infrastrukturze i najkrótsze czasy przejazdu. Jedna z rzeczy, nad którymi pracuję, jest taka, żeby ujednolicić poziom wiedzy o infrastrukturze w skali PKP PLK. Ta firma jest bardzo zróżnicowana pod kątem tego, jak się zarządza pod Rzeszowem, jak się zarządza pod Wałbrzychem i jak zarządza się infrastrukturą chociażby na obszarze Gdyni.

Idę dalej, jeżeli chodzi o sprawy dzisiaj poruszone. Co do tych mniejszych tematów, to tak na szybko odpowiem na pytanie w kwestii wiaduktów. Mamy ogłoszony konkurs wiaduktowy na likwidację przejazdów kolizyjnych i ich zamianę na bezkolizyjne. Teraz jest czas zbierania wniosków od samorządów. Przejazd w Pabianicach jest na tej liście. Tam jest bardzo duży iloczyn ruchu. Iloczyn ruchu to bardzo istotny dla nas wskaźnik – liczba samochodów przemnożona przez liczbę pociągów. Tam jest 100 pociągów na dobę i ponad 8 tys. samochodów na dobę. Chyba nawet więcej… Tam jest chyba nawet ok. 20 tys. samochodów. W każdym razie iloczyn ruchu na tym przejeździe jest na poziomie ponad 1 mln. Przy wyborze przejazdów do likwidacji patrzymy w pierwszej kolejności na takie, które mają najwyższy iloczyn ruchu. On wyznacza największą uciążliwość, oczywiście w większości dla ruchu drogowego. To stwarza też jednak problemy ruchowi

kolejowemu, bo zdarza się, że ktoś wyłamie rogatkę. Zdarzają się niebezpieczne sytuacje i niecierpliwi kierowcy. Czasem to zniecierpliwienie można jakoś usprawiedliwiać. Jeśli ktoś stoi pół godziny, żeby przejechać, to później, jak już się załapie i przejeżdża, a zamykają się rogatki dla następnego pociągu, następuje wyłamanie tych rogatek i problemy dla wszystkich. Stąd też program zamiany przejazdów kolizyjnych na bezkolizyjne traktujemy według priorytetu iloczynu ruchu. Im wyższy iloczyn ruchu, tym bardziej priorytetowa jest zmiana w danej lokalizacji. Na liście, którą mamy dzisiaj, są Pabianice. Jest tam też kilka innych przypadków. Mogę państwu powiedzieć, że te przejazdy, które są likwidowane teraz albo zaraz będą realizowane, mają iloczyny na poziomie 5 mln. To znaczy, że taki przejazd jest zamknięty10 godzin na dobę. Od godziny 5 do godziny 21 jest 16 godzin, a on jest zamknięty przez 10 godzin. To są tego typu utrudnienia komunikacyjne dla mieszkańców. W nocy mniej się dzieje, więc nie liczymy pory nocnej, W porze dziennej te przejazdy są jednak bardzo dużym utrudnieniem dla kierowców i dla mieszkańców. Przejazd na linii nr 14 w Pabianicach jest więc uwzględniony w programie zamiany na przejazdy bezkolizyjne.

Szybko powiem o linii nr 101. Na tej linii faktycznie mamy małe zadanie – Surochów za 32 mln złotych. Wiem, że ten temat był jakoś teraz omawiany na świeżo na spotkaniu zarządu PLK w celu podjęcia uchwały o tym zadaniu. Chodzi o poprawę dojazdu do tego zakładu z biopaliwami. Na naszym następnym spotkaniu będę już mógł przekazać informację o decyzji w sprawie linii nr 101 i Surochowa. Nie ukrywam jednak, że na linii nr 101 na razie nie ma przewidzianych większych prac inwestycyjnych. Pojawia się tylko temat Surochowa.

Teraz temat Koronowa i Bydgoszczy, czyli podłączenia Koronowa do magistrali nr 201, bo chodzi właśnie o ten przypadek. Przyznam szczerze, że musiałbym zrobić rozpoznanie, co się dzieje w tym temacie. Wiem, że ta sprawa była już kilka razy podnoszona przez lokalne władze. Ostatecznie ruszymy z modernizacją linii nr 201 od Maksymilianowa, przez Wierzchucin i Kościerzynę do Gdyni. Nie wiem jednak… Na pewno wiem, że podłączenie Koronowa nie jest uwzględnione w tej modernizacji magistrali nr 201. Mam zapisane do sprawdzenia, jakie są losy tego pomysłu. Faktycznie, on wydaje się łatwy do realizacji. Na tych terenach niezurbanizowanych można by podłączyć Koronowo do Maksymilianowa, skąd oczywiście biegnie dalej linia bezpośrednio do Bydgoszczy.

Przyjmuję pomysł na uzyskanie środków dla linii nr 117 z funduszu transformacji. O transformacji myślimy razem z Ministerstwem Klimatu trochę szerzej. Największy problem dotyczy tu kwestii taborowych. Problemy Polregio wynikają m.in. z tego, że mają bardzo stary tabor. Średnia wieku to 42 lata. Ten przewoźnik pilnie potrzebuje zakupu nowego taboru. Te środki są częściowo ujęte w KPO, chociaż nie ukrywam, że poziom dofinansowania będzie problematyczny dla marszałków. To już nie są dofinansowania na poziomie 85%. Tak jak podkreśliłem, fundusz transformacji wykorzystujemy w pierwszej kolejności na realizację kwestii taborowych i uzyskiwanie synergii na liniach, które są już zmodernizowane i naprawione. Chodzi o to, żeby na tych liniach nie jeździły 40-letnie lub starsze pociągi. Problem lubuskiego wynika m.in. ze starego taboru, chociaż nie ukrywam też, że był on słabo utrzymywany. To jest bolączka, która dotyka naszą kolej. Mamy, mieliśmy i będziemy mieli sporo pieniędzy na inwestycje oraz całkiem duże pieniądze na utrzymanie. Trzeba skupić uwagę na utrzymaniu. Jesteśmy słabi w utrzymywaniu. Potrafimy już inwestować i wydawać, ale potem zapominamy o tym, co zbudowaliśmy. Efekty są takie, że po 5-letnich torach jeździmy już z dużymi ograniczeniami. Teraz mamy taki świeży przykład, jeśli chodzi o Intercity. Aż 800 z 2 tys. wagonów jest odstawionych na bocznicach. Nowy zarząd pilnie przystąpił do realizacji planu przywracania, remontów i przeglądów wagonów. Chodzi o to, żeby przy tych wzrostach przewozów… W Intercity mamy obecnie wzrost przewozów w okolicach 20% rok do roku. Problem dotyczy braku wagonów i braku miejsc, żeby przewieźć pasażerów. Przed nami wakacje, czyli najtrudniejszy, a zarazem najlepszy dla przewoźnika okres. To jest taki element całości. Chodzi o to, żebyśmy po zainwestowaniu mieli też pieniądze na utrzymanie. To nie może być działanie od inwestycji do inwestycji bez utrzymywania tego po drodze. Nie zaniedbujmy tego, co zbudowaliśmy albo kupiliśmy.

Jakie pojawiały się jeszcze wątki? Tradycyjnie pojawiła się linia nr 203. Przyznaję szczerze, że linia nr 203 jest dla mnie przykładem takiego odwracania uwagi. Nie ukrywam, że jest to podejście, którego istnienie chciałbym zaznaczyć. Nie utrzymujemy taboru spalinowego albo utrzymujemy go słabo. On regularnie ulega awariom. Mówię tutaj o Polregio. Polregio jest zdecydowanie najsłabsze w utrzymywaniu taboru. Pani posłanka Matysiak na posiedzeniu zespołu też podkreślała problem jakości utrzymania tabor, szczególnie taboru spalinowego. Nie utrzymujemy tego, co mamy, a później myślimy, że może jak zelektryfikujemy całą linie, to będzie lepiej, bo kupimy sobie pociągi elektryczne. Nie ukrywam, że pociągi elektryczne są lepsze. Są szybsze. Czy zapewniają lepszy komfort? Nie do końca. Warto jednak zelektryfikować linię nr 203. To jest coś, co musimy zrobić. Nie chciałbym jednak, żebyśmy kontynuowali taki sposób myślenia, że nie wykonujemy pracy u podstaw, tylko skaczemy od razu do pomysłów za miliardy złotych. To jest oczywiste, że to będzie kosztowne. Na dzisiaj mamy jednak inne priorytety. Chciałbym, żebyśmy mieli środki na linię nr 203. Patrząc jednak na to, jak mamy fazowane projekty, widzimy, że mamy bardzo duże przesunięcia na projekty, które są już znacznie bardziej zaawansowane. Mowa chociażby o odcinku Podłęże–Piekiełko, o Rail Baltica, o magistrali węglowej od Śląska do portu… Jest jeszcze wiele innych elementów. Są projekty modernizacyjne, które kończymy stopniowo, takie jak odcinek Warszawa–Białystok. Są też kolejne duże fazowane projekty. Nie ukrywam więc, pani poseł, że z nowym zarządem Polregio chciałbym postawić mocno na temat jakości utrzymania taboru. To jest dzisiaj problem numer jeden. Chciałbym wyjść z tej trudnej sytuacji w Lubuskiem, gdzie codziennie w raporcie dostaję informację o 15, 16 czy 17 niesprawnych pociągach. Każdy z tych 17 pociągów powinien przejechać dziennie przynajmniej 500 km. Łącznie powinny więc przejechać 8,5-10 tys. kilometrów. Nie pokonują tych kilometrów, bo albo stoją w naprawach, bo źle został zaplanowany proces utrzymania, albo te naprawy się przedłużają itd, itd. Mamy sytuację, w której wszyscy zyskują, we wszystkich województwach wszystko rośnie, a w Lubuskiem okaże się, że mamy spadek liczby przewozów. To będzie jedno, jedyne województwo. Ten spadek jest spowodowany sytuacją taborową.

Szanowni państwo, podkreślam więc jeszcze raz, że to muszą być działania równoległe. Utrzymujemy to, co mamy. Musimy mieć środki na utrzymanie. Muszą następować działania średnie – rewitalizacje, naprawy, modernizacje. Muszą też wystąpić bardzo duże działania konieczne. Pan prezes Janusz wspomniał o działaniach największych, o kolei dużych prędkości. Jednak jeżeli chodzi o KDP, to będziemy mieli na ten temat osobne posiedzenie Komisji. Pan przewodniczący zapowiedział, że osobno poświęcimy spotkanie wątkowi KDP. Działamy więc równolegle. Podkreślam to jeszcze raz. Działamy w sztafecie decyzji infrastrukturalnych. Potrafimy się już pokłócić o wszystko, ale infrastruktura nie powinna być takim tematem. W tym obszarze powinniśmy szukać porozumienia i konsensusu. Kto inny ogłasza studium wykonalności, a często już kto inny podpisuje umowę na dokumentację, a już zupełnie ktoś inny odbiera inwestycję i przecina wstęgę po zakończeniu jakiejś modernizacji czy otwarciu linii kolejowej.

Modernizacja Wrocławia i węzła wrocławskiego to taka bardzo dziwna historia. Premier w 2019 r. podpisał słynny list intencyjny w sprawie modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Dzisiaj zarząd PKP PLK, porządkując liczne sprawy inwestycyjne oraz różnego rodzaju uruchomione studia i dokumentacje, odkopał to wstępne studium. Okazuje się, że jest jeszcze daleko do końca. Jest jeszcze daleko do stwierdzenia, jak jest i jakie są wnioski dla węzła wrocławskiego. Węzeł wrocławski i w ogóle Dolny Śląsk są w skali ostatnich 15 lat numerem jeden, jeżeli chodzi o wzrost przewozów. Wspomniałem na początku, że od 2007 r. przewozy wzrosły z poziomu 252 mln pasażerów do 374 mln pasażerów. Jest to ok. 50% wzrostu. W tym roku zbliżamy się do 400 mln. Jednak na Dolnym Śląsku przewozy wzrosły o 150%, czyli o ponad 3 razy więcej. Należy sobie zadać pytanie, co się tam wydarzyło, że tak wzrosła liczba przewozów. Pierwsza odpowiedź jest prosta – pojawił się dynamiczny, bardzo dobrze zarządzany przewoźnik regionalny. Pojawił się przewoźnik samorządowy. To jest punkt numer jeden, to należy podkreślić. Pojawił się nowy tabor, inne zarządzanie, inna jakość… Dołączyła do tego infrastruktura, oczywiście nie wszędzie, ale na wielu trasach. Mamy sukces na Dolnym

Śląsku. Zresztą, jak już powiedziałem, nie tylko na Dolnym Śląsku. Małopolska za chwilę dołączy i powtórzy sukces Dolnego Śląska, bo ma ogromny potencjał związany z aglomeracją krakowską.

Istotny aspekt tej układanki na Dolnym Śląsku to ten czwarty tor. On jest absolutnie kluczowy. Jednak nie myślimy w takich kategoriach, że czwarty tor będzie za ileś lat. Już teraz, na grudzień, poprawimy przepustowość tych 3 torów, które są obecnie. Zoptymalizujemy trochę parametry infrastruktury na istniejących 3 torach. Podkreślam raz jeszcze – praca u podstaw. Najpierw zobacz, co możesz zrobić za niewielkie pieniądze. Nasza sieć ma masę tego typu możliwości. Potem patrzymy na średnie i największe tematy i działamy w nich równolegle. Czwarty tor estakady grabiszyńskiej będzie więc raczej bez peronów, bo pogorszyłoby to przepustowość. Nie jest to jednak jeszcze w pełni sprawdzone. To jest krótki odcinek, tylko 2 km. Musimy w takich miejscach mocno dbać o przepustowość. Dzisiaj jest to odcinek o najbardziej wyczerpanej przepustowości na sieci. Tam jest już 430 pociągów dobowo. Nie damy rady zmieścić już więcej, szczególnie w godzinach szczytu. Musimy już szukać różnego rodzaju działań, które poprawią tę przepustowość.

Co jeszcze na Dolnym Śląsku? Wspomniałem o pakiecie wojewódzkim i pakiecie regionalnym, kiedy mówiłem o Małopolsce. Taki sam pakiet przygotowujemy też dla Dolnego Śląska. Na grudzień zaplanowaliśmy znaczące skrócenie czasu przejazdu w relacji z Wrocławia, przez Strzelin do Kamieńca, a dalej do Kłodzka i do Międzylesia. Tak ma być i dla pociągów regionalnych, i dla pociągów dalekobieżnych. Będziemy mieli nową ofertę w relacji dalekobieżnej. Będzie to relacja Gdynia–Praga, z łącznie 8 pociągami na dobę. Patrzymy więc też pod kątem tego, co nam mówią przewoźnicy. Jak chcieliby jeździć? Gdzie chcą uruchamiać nowe pociągi? Chcemy dopasowywać działania infrastrukturalne do planów przewoźników. Bierzemy pod uwagę, że czas przejazdu jest zawsze w pierwszej trójce elementów, które najbardziej interesują pasażerów, wraz z częstotliwością, dobrym rozkładem jazdy i dobrą ceną biletów. Te działania obejmą również Dolny Śląsk.

Szanowne prezydium, myślę, że ta kwestia pakietyzacji i wprowadzenia pakietów regionalnych też mogłaby być podstawą naszej dyskusji na jednym z kolejnych posiedzeń Komisji. Przeszlibyśmy przez zadania małe, średnie i duże. Pan prezes Janusz wspomniał o większych kwotach. Na razie moje zadanie jest takie, że maksymalizować efekty z pomocą pieniędzy, które mamy obecnie. Pewnych spraw nie można ruszyć, bo mamy fazowanie projektów. Są projekty, które po prostu robimy od 15 lat i musimy je zrobić. Podłęże–Piekiełko na trasie z Krakowa do Nowego Sącza i Zakopanego jest tego typu przykładem. Robimy to zdecydowanie za wolno. Odstajemy mocno od drogowców. Dlaczego od nich odstajemy? Bo nie mamy stałego finansowania, które nie byłoby zależne od pieniędzy unijnych.

Przechodzę płynnie do kolejnego tematu, który często przywołuje branża. Poważnie zajęliśmy się tą kwestią. Bardzo proszę o wsparcie w tej sprawie. Minister finansów jest już w pełni zaznajomiony z tematem. Chodzi o to, żeby Fundusz Kolejowy miał taki sam mechanizm, jak Fundusz Drogowy, i umożliwiał stabilizację finansowania inwestycji kolejowych, tak jak mamy stabilną sytuację finansowania inwestycji drogowych i nie jesteśmy zależni od pieniędzy unijnych. Dołki w inwestycjach kolejowych powodują takie złe sytuacje, jak mieliśmy na przykład w przypadku dołka z lat 2016-2017. Tunel Łódzki – skomplikowana inwestycja, którą wykonawca podjął w czasie dołka. Było krucho z przetargami, więc rzucali się na nie wszyscy. Ta inwestycja była słabo wyceniona przez zlecającego, czyli PKP PLK. Została w dodatku przyjęta przez wykonawcę za 73% kosztorysu. Mamy więc dzisiaj kroplówkę i dokładanie kolejnych środków, żeby zakończyć tę inwestycje. Pierwotnie zakładany czas realizacji miał zakończyć się w grudniu 2021 r. Realny czas zakończenia inwestycji, jaki zakładamy dzisiaj, to grudzień 2026 r. Opóźnienie jest już dłuższe niż pierwotnie zakładany czas realizacji. Jednym z elementów tej układanki jest brak stabilnego finansowania w czasie dołka z lat 2016-2017. Musieliśmy wtedy, jako państwo, dołożyć wtedy środki do wielu projektów, bo inflacja i wiele innych elementów spowodowały słabe waloryzacje. To też trzeba podkreślić. Te elementy spowodowały, że dzisiaj nadal borykamy się z pewnymi projektami.

Szanowni państwo, wątków jest sporo. Jeśli o czymś zapomniałem, to proszę przypomnieć.

Jeszcze linia nr 25 od Tomaszowa do Skarżyska jako element uzupełnienia sieci kolejowej. Na tym ciągu mamy ewidentny brak elektryfikacji. Kiedy jedziemy od Łodzi do Tomaszowa, to mamy zelektryfikowaną linię dwutorową. W Tomaszowie linie się rozchodzą. Linia nr 25 przez Opoczno, do Końskich i do Skarżyska, jest brakującą 95-kilometrową luką w systemie elektryfikacji. Nawiążę więc trochę do wypowiedzi prezesa Furgalskiego o elektryfikacji. Tak, mamy przewidziane elektryfikacje w ramach programów inwestycyjnych. One dotyczą głównie uzupełniania takich dziur, jak Piła–Krzyż. To taki ciąg od Bydgoszczy, przez Nakło i Piłę, do Gorzowa i Szczecina. Ma ewidentną lukę na odcinku 60 km od Piły do Krzyża. Wspomniany został też temat Wągrowca. Tam jest już taki poziom przewozów osiągnięty na linii ruchu przewozowego, który uzasadnia podjęcie działań w celu elektryfikacji linii. Trakcja elektryczna zawsze daje lepsze możliwości również pod względem przepustowości.

Linia nr 25 była ostatnio ciekawym przykładem. Ona została trochę poprawiona w ramach małych działań utrzymaniowych. Przywrócono ruch. Kosztowało to tylko 25 mln złotych. Przywrócono ruch z przyzwoitą prędkością 80 km/h. Teraz prowadzimy jeszcze dodatkowe działania, bo chcielibyśmy nieco podnieść tam prędkość do 90-100 km/h na niektórych odcinkach i jeszcze skrócić czas przejazdu. W kolejnych miesiącach również będziemy prowadzić działania utrzymaniowe. Patrząc jednak na to całościowo, widzimy, że ona jednak była przedmiotem pewnego sporu między PKP PLK a CPK. Jak wiemy, ten spór momentami przekładał się bezpośrednio na infrastrukturę. Dwie spółki nie mogły się dogadać, kto będzie inwestorem na danym odcinku. CPK miało swój plan w ramach szprychy, a PLK miała swój plan w ramach RPO. Jeśli spojrzymy w dokumentacji na to, kiedy jest przewidziane podpisanie umowy na dokumentację modernizacji i elektryfikacji tej linii, to jest to chyba październik tego roku. Chodzi o podpisanie umowy na dokumentację projektową dla elektryfikacji tej linii i zwiększenia prędkości. Chcemy, żeby cały ciąg linii nr 25… Właściwie jeszcze nie cały, bo mamy brakujący odcinek od Mielca do Dębicy, on nie jest zelektryfikowany. Chcemy, żeby linia nr 25 – od Łodzi, przez Koluszki i okolice Koluszek, Tomaszów, w kierunku Skarżyska, przez Starachowice, Sandomierz i Tarnobrzeg – była alternatywnym ciągiem dla połączeń wschód–zachód. Potrzebujemy uzupełnienia tych podstawowych ciągów, czyli na przykład E-20 Terespol–Warszawa albo z pominięciem Warszawy w kierunku zachodnim. Drugi podstawowy ciąg to E-30, czyli trasa Przemyśl–Rzeszów–Kraków w kierunku Wrocławia. Potrzebujemy też ciągów alternatywnych. Linia nr 25, która jest modernizowana z Programu Polska Wschodnia, dobrze się nadaje do przewozów na ciągu alternatywnym. Oczywiście ona ma też swoje atuty, bo po drodze ma też miasta średniej wielkości.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Jeśli mogę dopytać, bo z mojej wiedzy wynika… Uczestniczyłam chyba nawet w uroczystości podpisania umowy na dwa odcinki. Były to chyba odcinki Tomaszów Mazowiecki–Opoczno i Wąsacz Konecki–Skarżysko-Kamienny. Była to uroczystość podpisania umowy na dokumentację. Pan minister mówi, że ta umowa dopiero będzie podpisana. Co w takim razie było podpisane wtedy, w czerwcu 2023 r.? Mam wrażenie, że umowa na projekt tych dwóch odcinków została podpisana, chociaż do wykonania oczywiście jeszcze daleko.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

W takim razie jeszcze to sprawdzę, dla uzupełnienia. Wydawało mi się, że to były studia wykonalności. To były umowy na dokumentację czy na studia wykonalności?

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Na wykonanie projektu.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Dokumentacji projektu?

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Tak, dokumentacji projektu.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Postaramy się jeszcze uzupełnić tę informację. Tutaj mam napisane, że podpisanie umowy na dokumentację planowane jest na końcówkę tego roku.

Poseł Agata Wojtyszek (PiS):

Dziękuję. Jeśli mogłabym prosić o szczegółowe informacje, to będę wdzięczna.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pani ministrze, jeszcze pani przewodnicząca Matysiak chciałaby zabrać głos celem uzupełnienia.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak, mam dwie rzeczy. W kontekście linii Stronno–Koronowo, to oczywiście chętnie otrzymałabym jakieś informacje na piśmie z ministerstwa. Warto też przypomnieć, że w Toruniu odbyło się spotkanie z parlamentarzystami z tego województwa, które było organizowane przez urząd marszałkowski. Tam padł m.in. ten postulat. Nie mam jednak wiedzy, czy marszałek przekazywał do Ministerstwa Infrastruktury jakąś informację z tymi postulatami związanymi z infrastrukturą, czyli z koleją i z drogami.

Chciałam natomiast dopytać o jedną rzecz, o której mówił pan minister. Wspominał pan mianowicie o programie wiaduktowym. To jest bardzo ciekawa informacja. Może mógłby pan powiedzieć o tym więcej? Pytam też w kontekście konkretnego wiaduktu, który być może mógłby powstać w ramach tego programu. Chodzi o wiadukt w Kutnie, na Sklęczkach, który łączyłby przez ulicę Grunwaldzką drogę krajową nr 92. Przebiega tamtędy linia kolejowa E-20. Urząd miasta już kilka lat temu opracował koncepcję budowy wiaduktu drogowego w tamtym miejscu. Przejazd jest tam zamknięty już od wielu lat, a naprawdę poprawiłby bardzo wielu mieszkańcom miasta możliwość dojazdu do strefy przemysłowej Sklęczki. Jest to bardzo prężnie działająca i rozwijająca się strefa przemysłowa. Moje pytanie jest takie – jak wygląda ten program? W jaki sposób można aplikować? Czy samorządy muszą przyjść z jakimś wkładem własnym? Do kiedy trwa nabór? Wydaje mi się, że dla wielu samorządowców, którzy pewnie oglądają transmisje z posiedzeń Komisji Infrastruktury, to może być ciekawe. Jakie środki są przeznaczone na ten program? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Na program eliminacji przejazdów i ich zamiany na bezkolizyjne w KPK jest wpisana kwota 860 mln złotych. W mojej ocenie jest ona za mała. Dzisiaj mówiliśmy o przykładzie Pabianic. Jest jednak też kilka innych tego typu miejsc, gdzie jesteśmy już po rozmowie z GDDKiA i chcemy, żeby drogowcy również uczestniczyli w realizacji tych zadań na drogach krajowych. Obserwujemy taką sytuację, że drogowcy mają rozpędzone programy budowy dróg o dużej przepustowości, szczególnie ekspresówek i autostrad. Natomiast nie uczestniczą w działaniach w kwestii bardzo ruchliwych skrzyżowań na drogach krajowych z bardzo dużymi iloczynami ruchu. Wracamy więc trochę do pomysłów, które nie są nowe. One pojawiały się już wiele lat temu. Chcemy zaangażować w likwidację tych skrzyżowań pieniądze na drogi, a nie tylko pieniądze na kolej. Chcemy zachęcić GDDKiA, żeby zmieniała te miejsca na bezkolizyjne. Dotychczasowe dofinansowanie w pierwszym etapie było na poziomie 50%. Samorząd musiał włożyć 50% kosztów i PKP PLK też wykładało do 50%. Podkreślam raz jeszcze, że widzę, że ten program w wysokości 800 mln złotych w ramach KPK wymaga uzupełnienia. Dzisiaj, przy tych projektach, które uznaliśmy za najpilniejsze do zrealizowania, ta kwota może być już przekroczona. To są takie inwestycje, że jeśli nie ma jakichś skomplikowanych warunków terenowych, to kosztują mniej więcej 30-40 mln złotych za jedną lokalizację. Oczywiście zdarzają się też jednak znacznie droższe inwestycje, jeśli warunki terenowe są wymagające.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To może ja pokieruję ruchem. Bardzo proszę. Później jeszcze będzie pan przewodniczący Lamczyk.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050–TD):

Przepraszam, może mi to umknęło, panie ministrze, ale ile jest lokalizacji w tym programie wiaduktowym? Mówię o tych, które są już zdiagnozowane i muszą być zrobione jak najszybciej. Chodzi o te lokalizacje, które są wpisane czy też były brane pod uwagę przy szacowaniu tej kwoty 860 mln złotych, skoro jedna kosztuje 30-40 mln złotych.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie mam teraz dokładnej liczby, bo dopiero zbieramy zapotrzebowania z terenu. Mieliśmy przegląd pod kątem priorytetów i pod kątem problemu związanego z iloczynem ruchu. Tam wskazaliśmy te lokalizacje na drogach innych niż krajowe, z którymi dotarły już do nas samorządy. Taki przejazd jest m.in. pod Zduńską Wolą. Jeśli chodzi o informacje, które dotarły do mnie i o samorządowców, z którymi się spotkałem, to jest to ok. 10 lokalizacji. Jednak podkreślam raz jeszcze, że razem z GDDKiA też wytypowaliśmy 10 priorytetowych lokalizacji, żeby uszczknąć pieniędzy drogowych. Pieniędzy drogowych jest w systemie budownictwa infrastrukturalnego znacznie więcej niż pieniędzy kolejowych.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Pan przewodniczący Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, szanowni państwo, jeśli chodzi o linię nr 201, to jest to dobra informacja, że mają być robione te dwa odcinki, zarówno Kościerzyna–Kartuzy, jak i Somonino–Gdańsk Osowa. Rzeczywiście przez 8 lat nie zrobiono nic, mimo że w 2015 r., kiedy oddawaliśmy władzę, mieliśmy już prawomocną decyzję środowiskową. Później robiono wszystko od nowa. Wśród mieszkańców okolic tej linii jest dużo niepokoju, dlatego ta decyzja, która zapadła teraz, była niestety w trybie natychmiastowej wykonalności.

Mam do pana jeszcze kilka pytań. Co z planami transportowymi? One w jakiś sposób uzupełniały siatkę przewozów pasażerskich. Ona była zaniechana. Przez co najmniej 2 kadencje parlamentarzysta, który miał większą siłę przebicia, załatwiał sobie jakieś tam roboty. Dużo spraw było niespójnych. Jak się do tego podchodzi?

Tak samo z siecią TEN-T, czyli transportem intermodalnym. To też jest bardzo istotne. Wiemy o przepustowości, szczególnie o trasie Trójmiasto–Warszawa. Tam te bocznice są zamknięte i nie można tam wprowadzać długich pociągów 740 m. Dlatego też ten element konkurencyjności z Zachodem jest niewielki.

Następna sprawa. Co z GSM-R-em? Wiemy, że to stanęło i sprawa z Nokią jest w sądzie. Jak ta sprawa będzie prowadzona? Czy pójdziemy dalej w tym kierunku, czy pójdziemy w kierunku systemu, do którego zmierza Europa? Instytut Kolejnictwa też coś robi w tym kierunku. Chodzi o operatora 5G.

Fundusz Kolejowy. To, co pan tutaj poruszył, jest bardzo istotne. Sprawy bieżące, które są bardzo istotne, to rewitalizacje i remonty linii kolejowych. Można by z tych środków spokojnie coś robić, zaplanować jakiś budżet. Natomiast teraz każdą złotówkę czy każdy remont trzeba zgłaszać do Ministerstwa Finansów i jest to problem.

Mówił pan też o PLK Gdynia. Rzeczywiście, oni pokazali, że odcinek 60 km Kościerzyna–Chojnice można było zrobić gospodarczym sposobem, gdzie kilometr toru ze sterowaniem kosztuje ok. 1 mln złotych. To rzeczywiście jest warte podkreślenia, że można to zrobić inaczej. Z mojej strony to tyle.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Szanowni państwo, to jest właśnie element dużej układanki, o której wspominał też prezes Zubrzycki, mówiąc o pieniądzach. Ja jednak patrzę też na zagadnienie, z którym, nie ukrywam, był trochę problem w ostatnich latach. Chodzi o dopasowanie zakresu inwestycji do potrzeb, żeby planować rzetelnie i nie budować niepotrzebnej infrastruktury, szczególnie na liniach lokalnych, regionalnych. Posłużę się bardzo obrazowym przykładem 200-metrowych peronów dla 20-metrowych pociągów. Dlaczego tak bywa? Ponieważ kiedyś, w latach 70., był 200-metrowy peron. Pociąg jechał raz na 4 godziny. Ponownie zbudowano więc właśnie taki. Mamy sporo do nadrobienia, jeśli chcemy two-

rzyć dobre plany transportowe. Powinniśmy rzetelnie oceniać, co chcemy osiągnąć. Jeśli chcemy osiągnąć dobre parametry na lokalnej linii kolejowej, to niekoniecznie musi to być inwestycja rzędu 30 mln złotych za kilometr. To może być nawet 5-10 mln złotych za kilometr. Można włożyć takie pieniądze w linię lokalną i robić racjonalne perony 100-metrowe, a nie 200-metrowe. Dzisiaj kluczową kwestią dla pasażerów jest oferta przewozowa. To w pierwszej kolejności jest oczywiście odpowiedzialność marszałków. Pasażer potrzebuje dzisiaj oferty. Dlaczego mamy sukces, o którym dzisiaj mówiliśmy, czyli sukces w Małopolsce? Dlatego że mamy 80 pociągów dobowo między Oświęcimiem i Krakowem, które w dodatku jadą dwiema różnymi trasami. Dlaczego mamy sukces w Łódzkiem, na Dolnym Śląsku, w Wielkopolsce? Ponieważ marszałkowie zainwestowali w ofertę, zainwestowali w pociągi. Zarządzający powiedzieli, że będą jeździć często, że pociąg regionalny będzie przejeżdżał 150 tys. km rocznie, a nie 50 tys. km rocznie. To po prostu działa. W infrastrukturze kluczowe jest, żebyśmy dopasowywali inwestycje do potrzeb.

Szanowni państwo, naprawdę nie odkrywamy tutaj Ameryki. Tak się dzieje w cywilizowanych, najlepszych kolejach europejskich. Jest tam dobre dopasowanie do potrzeb. Jeśli jest lokalna linia kolejowa, to wkładamy w nią 10 mln za kilometr i jedziemy ze średnią prędkością, zatrzymując się co 4-5 km. Te pociągi jeżdżą 60 km/h, 70 km/h czy w porywach 80 km/h. Tam, gdzie trzeba uzyskać zupełnie nowy efekt, którego nie uzyskamy, naprawiając istniejące linie… Tak jest na przykład w przypadku linii z Krakowa do Nowego Sącza. Możemy jeździć przez następne 20 lat przez Tarnów i zawsze mówić, że jedziemy 3 godziny z Krakowa do Nowego Sącza. Jednak aby uzyskać nowy efekt, musimy po prostu zbudować nową linię kolejową. Jeśli chcemy pojechać z Warszawy do Wrocławia w czasie poniżej 2 godzin, musimy zbudować nową linię kolejową. Nie uzyskamy spektakularnych efektów, remontując istniejące linie kolejowe. One się po prostu nie nadają do tego fizycznie. Możemy poprawiać jeszcze pewne aspekty techniczne, ale nowy efekt wymaga nowej infrastruktury. To jest najpoważniejszy odcinek działania w infrastrukturze kolejowej, który jest cały czas przed nami. Musimy zacząć budować nowe odcinki i uzyskiwać zupełnie nowe efekty dla pasażerów.

Musimy też nadal modernizować obecnie posiadaną przez nas sieć, bo jeszcze wiele jest do zrobienia. Magistrala nr 201, która będzie tworzyć ciąg towarowy od portów Trójmiasta przez Bydgoszcz do Śląska, jest tego typu elementem. Zbudowaliśmy ją 90 lat temu, a teraz trzeba ją zmodernizować. Wszystkie mniejsze zakresy działań, jak „Kolej Plus"… Chociaż „Kolej Plus" jest dosyć szerokim programem, bo jest tam przewidziana i modernizacja istniejących linii kolejowych, i budowa nowych linii kolejowych. Chodzi chociażby o połączenie z Krakowa do Myślenic.

Jednak na koniec podkreślam znaczenie dopasowania, rzetelności analiz i prób optymalnego podziału posiadanych przez nas środków. Chcemy optymalizować efekt. Przywołam jeszcze raz wypowiedź pana prezesa Zubrzyckiego. Po włożeniu ponad 120 mld złotych w infrastrukturę kolejową ostatnich 30 lat nie mamy już właściwie takich odcinków, gdzie jest gorszy czas przejazdu niż 30 lat temu. Odcinek Kraków–Zakopane był ostatnim, gdzie mieliśmy jeszcze efekt gorszy niż wiele lat temu. Jednak to, że po wydaniu dużych pieniędzy dojedziemy gdzieś w czasie krótszym o 5 minut, to nie jest efekt, którego potrzebują przewoźnicy. W układance różnego rodzaju działań, które musimy wykonać w infrastrukturze kolejowej, żeby średnia prędkość pociągu towarowego wynosiła 45-50 km/h, jest sporo więcej zadań. Dzisiaj celem ministerstwa jest takie inwestowanie środków, żebyśmy dostarczali efekt dla przewoźników towarowych i pasażerskich. Poza tym naszym celem jest słuchanie tego, co przewoźnicy mają nam do powiedzenie – gdzie chcą jeździć, gdzie chcą rozwijać ofertę.

Wydaje mi się, że Małopolska jest dzisiaj świetnym przykładem regionu, gdzie tego typu podejście jest praktykowane z uwzględnieniem – podkreślam raz jeszcze – synergii kolejowo-autobusowej. Ten efekt chcemy uzyskiwać w skali kraju. Myślimy o eliminacji wykluczenia komunikacyjnego w dużej mierze lepszej komunikacji autobusowej. Nie chcemy takiego podejścia, że może kiedyś zbudujemy tam linię kolejową, podczas gdy studium wykonalności mówi nam, że potoki pasażerów będą na poziomie 300 osób na dobę. Podkreślam – 300 osób na dobę to są potoki autobusowe. To nie są potoki kolejowe. Musimy przeznaczać duże inwe-

stycyjne pieniądze na potoki na poziomie 20 tys. osób dobowo. Tak jest chociażby na nowym odcinku przewidzianym w ramach CPK z Warszawy, przez Łódź, do Wrocławia. Infrastruktura wysokiej przepustowości potrzebuje dużych potoków. Po to jest budowana, żeby wozić dużo pasażerów. Linie lokalne, takie jak linia nr 101, która była dzisiaj wspomniana, to linie wymagające rzetelnych remontów i utrzymania, żeby szynobus jechał tam według oferty nie mniejszej niż 8 par połączeń w jedną stronę i 8 par w drugą, czyli 16 połączeń na dobę. Przyzwoita oferta zaczyna się od 16 połączeń dobowo. Chodzi o to, żeby to była alternatywa dla samochodu. Pociągi w ofercie 3-4 par dobowo to coś, co po prostu nie działa.

Podkreślam jeszcze raz, że obecnie najlepsze w skali kraju są w większości koleje samorządowe. Częściowo dobre jest też Polregio, ale w mojej ocenie samorządowcy i koleje samorządowe rozumieją to wszystko znacznie lepiej. Osiągają efekty, bo mają dobrze zarządzane spółki, które jeżdżą tymi pociągami za miliony, a nie stoją w krzakach.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, na początku wspomniał pan o drugiej prezentacji, czy to było jakieś złudzenie?

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie, nie, chodziło o ten wątek strategiczny. Nie mieliśmy go dzisiaj w tytule. W pierwotnym tytule mamy informację o KPK i tych 4 liniach w obszarze Małopolski. Wcześniej jednak mieliśmy w tytule naszego spotkania też ten wątek strategiczny. Pani przewodnicząca, ten wątek może rozwinąłbym trochę na kolejnych spotkaniach. Chodzi o to, w jakim kierunku chcemy iść, jeśli chodzi o pakiety regionalne. Omówimy efekty krótko-, średnio- i długoterminowe.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dobrze.

Jeszcze pani poseł Oliwiecka.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050–TD):

Mam jeszcze 2 pytania dotyczące tematów, które być może też ciekawie będzie poruszyć na innych spotkaniach albo na posiedzeniu podkomisji do spraw transportu kolejowego. Mianowicie już dwu- albo trzykrotnie wspomniał pan o synergii kolejowo-autobusowej. Moje pytanie jest takie, czy pracują państwo nad jakimiś rozwiązaniami, na przykład pakietami wsparcia kolei samorządowych w tym obszarze? Mam wrażenie, że te dwa programy – wsparcie przejazdów autobusowych i kolejowych – absolutnie ze sobą nie współpracują na ten moment. Natomiast to faktycznie jest rozwiązanie, które uratowałoby chociażby Kalisz. Można by dowozić pasażerów do Konina, żeby łapali kolej Berlin-Warszawa. To są tylko takie przykładowe połączenia. Mam jednak pytanie, czy pracujecie nad jakimś pomysłem albo rozwiązaniem, żeby wspierać koleje samorządowe w uzyskiwaniu synergicznych połączeń, jeśli chodzi o autobusy? To jest moje pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Ze strony kolei samorządowych i nie tylko docierają do mnie informacje o ubytkach kadrowych. Szacuje się, że brakuje ok. 5 tys. specjalistów. Mówimy tutaj o maszynistach, ale nie tylko. Wiem, że to brak dofinansowania ciągłego powoduje odpływ ekspertów. To wybrzmiało już kiedyś tutaj w czasie poprzedniej kadencji, na takim specjalnym spotkaniu z przedstawicielami różnych firm. Eksperci wyjeżdżają, kiedy nie ma projektów. Wyszkoleni eksperci wyjeżdżają i zaczynają pracę dla kolei zachodnich. Brakuje też jednak kadry technicznej. Pojawiają się informacje na temat różnic w szkoleniu maszynistów w Czechach, w Niemczech i w Polsce. Czy pracują jakoś państwo w tych obszarach? Czy przewidywane są jakieś zmiany? Dziękuję ślicznie.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję.

Panie ministrze, zanim pan odpowie, to jeszcze pan przewodniczący Lamczyk ma jakieś pytanie.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Mam nadzieję, że odpowiedziałem poprzednio na pytanie pana przewodniczącego.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, ale pan przewodniczący chce jeszcze coś dopowiedzieć.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Tak, tak, mam jeszcze jedno pytanie odnośnie do przejazdów bezkolizyjnych. Chodzi mianowicie o ten iloczyn ruchu. Na pewno zna pan przejazd w Kartuzach. Jeżeli dojdą teraz połączenia Kartuzy–Kościerzyna oraz Kartuzy–Lębork, to pociągów będzie bardzo dużo. Wiadomo, że liczba samochodów też jest bardzo duża. Wiem, że marszałek też ma zrobioną argumentację na przejazd bezkolizyjny na ulicy Gdańskiej. Jak podchodzi pan do spraw, które są stare i miały być realizowane, ale nie są?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Czy jeszcze są jakieś pytania? Jeśli nie, to proszę odpowiedzieć, panie ministrze. Będziemy pomału kończyć.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Nie zdradzę jeszcze szczegółów, ale pracujemy w ministerstwie nad większym tematem dotyczącym transportu publicznego. Mamy silos kolejowy i silos drogowy. Drogowy silos w ostatnich latach uzyskał wsparcie przewozów autobusowych. To jednak nie jest ten efekt, który chcemy uzyskiwać całościowo w transporcie publicznym. Efekt, który uzyskują przewoźnicy samorządowi, też jest efektem częściowym. To też nie jest oferta w ramach wspólnych biletów, jakie funkcjonują w krajach, które mają wdrożone najlepsze systemy transportu publicznego, oparte m.in. na wspólnym bilecie. Efekt cząstkowy uzyskują więc już dzisiaj przewoźnicy m.in. w Małopolsce. Uzyskuje je też Łódzka Kolej Aglomeracyjna w połączeniu z przewoźnikami autobusowymi.

Pracujemy nad tym, żeby stworzyć coś, co mogę nazwać roboczo krajowym zarządem transportu. Podkreślam, że to jest robocza nawa. Potrzebujemy uporządkowania w skali całego kraju transportu publicznego, szczególnie pozamiejskiego. Przypomnę liczby, o których często mówimy – 14 mln osób nie ma dostępu do transportu publicznego. Pomysły, które się pojawiają, są często takimi pomysłami od sasa do lasa. Nie mamy transportu publicznego, więc zbudujmy sobie linię kolejową za 2 mld złotych. A ilu będzie pasażerów? Studium wykonalności mówi, że 300 dobowo. Ja więc mówię, żebyśmy nie budowali linii kolejowej, tylko zapewnili tam sprawny transport autobusowy po istniejących drogach. 2 mld przeznaczmy na te miejsca, gdzie przewieziemy nie 300 osób dobowo, tylko 20-30 tys. osób dobowo. Chodzi o dopasowanie do potrzeb.

Podkreślam raz jeszcze – lubimy odbijać się od bandy do bandy. Lubimy mieć takie podejście od skrajności w skrajność. Dzisiaj wybrzmiało trochę tych wątków. Jak mamy pieniądze unijne, to kupujemy tabory i modernizujemy tory. Jak nie mamy pieniędzy na tory i ich utrzymanie, to ich nie utrzymujemy, więc spadają nam parametry. One spadają do tego poziomu, że po 15-20 latach stwierdzamy, że znowu musimy inwestować. Jest tak dlatego, że nie utrzymywaliśmy tych taborów. Chcę, żebyśmy światku kolei i infrastruktury zaczęli eliminować ten efekt odbijania się od bandy do bandy. Chcę, żebyśmy zaczęli się uczyć i zaczęli analizować różnego rodzaju decyzje, które podjęliśmy wcześniej. Tu nie chodzi o 8 ostatnich lat, tu chodzi o 30 ostatnich lat. Wtedy zaczęliśmy mieć pierwsze środki, jeszcze przedakcesyjne, i wkładaliśmy je w infrastrukturę. Podkreślam więc raz jeszcze wagę rzetelności planowania. Nawet jeśli będziemy mieć obsunięcie na etapie budowlanym, co zdarza się bardzo często, to dobrze by było, gdybyśmy realizowali projekty dobrej jakości, które dadzą efekty. Podkreślę przykład połączenia Warszawa–Poznań. To chyba taki najsłynniejszy przykład z ostatnich lat. Włożono w to 2,5 mld, a do dzisiaj nie jeździmy krócej niż jeździliśmy w 2015 r. Trzeba dowozić efekty. Jak mówimy, że pojedziemy krócej, to w grudniu dowozimy efekt finalny tej inwestycji za 2,5 mld złotych. Są kolejne przykłady, takie Kraków–Zakopane, Poznań–Szczecin i kolejne odcinki na trasie Wrocław–Kłodzko–Międzylesie. Na trasie Kraków–Katowice też nie mamy zapowiadanego finalnego efektu. Tak samo na trasie Kraków–Rzeszów. To wszystko też trzeba sobie przypomnieć. Na końcu zawsze trzeba dowieźć to, za co zapłacili podatnicy. To nie są prywatne środki, to są nasze pieniądze. Dbamy więc o to, w co włożyliśmy pieniądze.

Spójrzmy jeszcze na najtrudniejsze tematy z ostatnich lat. Spójrzmy na GSM-R. To jest system cyfrowej łączności w świecie kolejowym. Szanowni państwo, to jest temat, który nowy zarząd PLK intensywnie przywraca do życia. Nie mogę jeszcze mówić o szczegółach, ale jesteśmy na dobrej drodze, żeby finalizować ten temat i realizować projekt GSM-R z firmą Nokia, która przewodzi w tym kontrakcie. Dla mnie to jest… No, dużo by mówić. Mieliśmy ogromne problemy. Były opóźnienia. Teraz wyprowadzamy to już na prostą.

Fundusz Kolejowy i ten mechanizm, który mają drogowcy, to najważniejsza sprawa w kwestii inwestycji infrastrukturalnych. Potrzebujemy takiego mechanizmu, jaki mają drogowcy. Dlaczego oni budują, dlaczego mają 5300 km dróg wysokiej przepustowości, a chcą ich mieć 8200 km? Ponieważ mają stabilne finansowanie. Czy mają poślizgi? Oczywiście, mają poślizgi. Jednak kiedy coś otwierają, to jest efekt *wow*. Jak otworzą odcinek o długości 200 km, to jedziemy godzinę krócej. Krok po kroku, po 20-30 km, sklejają sieć drogową. Dzieje się tak, ponieważ mają stabilne finansowanie. My musimy dokonać pewnego przeniesienia, oczywiście również z myślą o kwestiach zielonego transportu i o transformacji w kierunku bardziej przyjaznych środków transportu. Musimy wykonać przeniesienie środków do transportu kolejowego, żeby… Może nie tyle, żeby równoważyć, bo to jest bardzo duże słowo. W przewozach towarowych udział kolei to 10%, a udział samochodów – 87%. Chodzi o to, żeby próbować przesuwać ten niekorzystny *modal shift*, czyli ten podział rynku, w stronę rozwiązań, które są w Europie. Niemcy dochodzą już do dwudziestu kilku procent udziału transportu kolejowego. Mają bardzo silne prorozwojowe programy infrastrukturalne, dzięki którym ma się zwiększać udział kolei. Jeśli chodzi o czołówkę europejską, to od lat są to Szwajcarzy i Austriacy. To jest inna galaktyka, jeśli chodzi o myślenie o transporcie. To jednak również nie jest coś, do czego my nie możemy stopniowo dochodzić. Spójrzmy na to, jak działają inni i jak inwestują pieniądze z bardzo dobrymi efektami.

Sieć TEN-T. Możemy powiedzieć, że temat jest zamknięty. Jest kolejna rewizja. Tutaj nie wydarzy się nic. Mamy inwestycje w ramach tej sieci. Podkreślam raz jeszcze, że nie zawsze będziemy uzyskiwać polepszenie parametrów na sieci TEN-T za sprawą największych zadań. Chcemy też iść w stronę uzyskiwania częściowych parametrów, na przykład prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i prędkości 100 km/h dla pociągów towarowych. Chcemy to uzyskiwać również za sprawą mniejszych działań, bardziej rewitalizacyjnych, poprawiających parametry. Nie zawsze trzeba inwestować 50 mln za kilometr, żeby pojechać 160 km/h. Francuzi, Niemcy, Austriacy, Czesi – wszyscy w Europie działają w ten sposób. Wysokie parametry będą na nowych liniach kolejowych. To będzie 250 km/h, 300 km/h. Tak będzie na nowych liniach kolejowych. Prędkości do 160 km/h, a w ruchu regionalnym do 120 km/h, to prędkości, które nie wymagają gigantycznych nakładów. Można je uzyskiwać z powodzeniem z pomocą środków na poziomie do 10 mln złotych, a nawet mniejszymi, co pokazuje dzisiaj Dolnośląska Służba Dróg i Kolei. Na Dolnym Śląsku jest zarządca infrastruktury, który może służyć za przykład bardzo racjonalnego podejścia do inwestowania małych środków w linie kolejowe. Potrzebna jest prędkość 80 km/h, bo regionalny szynobus zatrzymuje się co 4-5km. Nie potrzeba nic więcej. Potrzeba oferty.

Jest cała masa przykładów, które moglibyśmy pokazywać. Dużo mówiliśmy o Małopolsce, sporo mówiliśmy o Dolnym Śląsku. Czasem na linii kolejowej, gdzie przywróciliśmy ruch po 20 latach, już w drugim roku jej użytkowania mamy milion pasażerów rocznie. Przykładem może być linia z Wrocławia, przez Sobótkę, do Świdnicy, która funkcjonuje już drugi rok. Nikt nie wierzył, że tam będzie jakieś zainteresowanie pociągami, bo wszyscy chcą jeździć samochodami. Tak nie jest. Na rogatkach dużych miast stajemy w korkach, a pociągi wjeżdżają do centrów i jeżdżą sprawnie. Podkreślam więc jeszcze raz – dopasuj środki do potrzeb. Przeanalizuj rzetelnie, jakie są potrzeby. Trasę Warszawa–Wrocław mamy przejechać w czasie poniżej 2 godzin? Potrzebujemy zupełnie nowej linii. Z Muniny, przez Surochów, do Hrebennego potrzebujemy wyremontowania istniejącej linii. Potrzebujemy też uzupełniania tej sieci brakującymi elementami, takimi jak jakieś dodatkowe łącznice. Tego też zbudowaliśmy trochę w ostatnim czasie. Głównie będą to jednak odcinki dłuższe, takie jak chociażby odcinek z Krakowa do Chabówki. On będzie szedł po nowej trasie w kierunku Nowego Sącza.

Czy o czymś zapomniałem?

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

To chyba było wszystko.

Jeszcze poseł Habura dopomina się o głos.

Poseł Krzysztof Habura (KO):

Tak.

Panie ministrze, chciałem podziękować za bardzo dobrą informację oraz dobrą decyzję dla Pabianic i powiatu pabianickiego. Nasi mieszkańcy czekali na taką decyzję od lat. Na pewno bardzo się z niej ucieszą. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący…

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Mam jeszcze jedno pytanie odnośnie do elektryfikacji. Z tych wszystkich analiz wynika, że samo podłączenie energii przez monopole energetyczne, takie jak Energa, Enea i Tauron, jest bardzo drogie. Dowiedziałem się z analiz, że Niemcy korzystają z lokalnych źródeł energii. Produkują i magazynują energię za pomocą farm wiatrowych czy fotowoltaiki. My mamy duży potencjał chociażby na elektryczny las. Oni proponują miejsce na 7 tys. ha fotowoltaiki i na 2 tys. turbin. Tak samo KOTR – jest tam bardzo duży potencjał. Chodzi o to, żeby z tego skorzystać i mieć to na uwadze podczas planowania.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Przyznam szczerze, że nie znam szczegółów tego tematu. Oczywiście jednak mamy już w światku kolejowym doświadczenia w branży magazynowania energii.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

OK. Nie widzę więcej zgłoszeń.

Bardzo wszystkim dziękuję za pytania. Panu ministrowi dziękuję za wyczerpujące odpowiedzi. Temat kolejowy jest niezwykle ważki. Tak jak powiedział pan minister, drogowcy wiedzą już, jak dobrze wydatkować pieniądze i jak poprawiać infrastrukturę. Przed nami dużo, dużo pracy, ale jesteśmy pełni nadziei i optymizmu. Jestem absolutnie pełna optymizmu w sprawie linii nr 203. Panie ministrze, musimy o tym intensywnie porozmawiać.

Podsekretarz stanu w MI Piotr Malepszak:

Zacznijmy od dobrej oferty z użyciem spalinowozów.

Przewodnicząca poseł Krystyna Sibińska (KO):

Tak, Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.